

# Anonimizirana verzija

Prijevod

C-516/20 – 1

**Predmet C-516/20**

**Zahtjev za prethodnu odluku**

**Datum podnošenja:**

14. listopada 2020.

**Sud koji je uputio zahtjev:**

Landgericht Köln (Njemačka)

**Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:**

9. rujna 2020.

**Tužitelji:**

JT

NQ

**Tuženik:**

Ryanair DCA

---

*[omissis]*

**Landgericht Köln**

**Odluka**

u sporu

JT i NQ protiv Ryanair DCA

11. građansko vijeće Landgerichta Köln (Zemaljski sud u Kölnu, Njemačka)

9. rujna 2020.

*[omissis]*

**odlučilo je:**

1. Postupak se prekida.
2. U skladu s člankom 267. UFEU-a Sudu Europske unije upućuju se sljedeća prethodna pitanja o tumačenju prava Unije:

Je li u slučaju štrajka vlastitih zaposlenika zračnog prijevoznika koji je rezultat poziva sindikata riječ o izvanrednoj okolnosti u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004?

**Obrazloženje:**

I.

1. Tužitelji zahtijevaju od tuženika odštetu u iznosu od 400 eura na temelju Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili **[orig. str. 2.]** dužeg kašnjenja leta u polasku te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91 (u daljnjem tekstu: Uredba (EZ) br. 261/2004), uvećanu za kamate.

To se potraživanje temelji na sljedećem činjeničnom stanju:

Tužitelji su imali rezervaciju za 25. srpnja 2018. pod rezervacijskim brojem SZHH9D na tuženikovu letu FR1035, od Köln/Bonna (CGN) do Teneriffe (TFS). Let FR1035 trebao je redovno poletjeti u 12:40 sati i sletjeti na odredište u 16:25 sati i h (podaci po lokalnom vremenu). Let FR1035 je otkazan. Tuženik nije ponudio zamjenski prijevoz koji bi tužiteljima omogućio dolazak do odredišta njihova putovanja sa zakašnjenjem kraćim od 3 sata.

Udaljenost između Köln/Bonna i Teneriffe je između 1501 km i 3500 km.

Tužitelji su se obratili svojim punomoćnicima kako bi ostvarili svoja prava. Potonji su dopisom od 7. ožujka 2019. pozvali tuženika da do 14. ožujka 2019. isplati odštetu u iznosu od 400 eura po osobi, ukupno 800 eura, što je on pak odbio pozivajući se na iznimne okolnosti koje ga oslobađaju obveze plaćanja odštete.

Otkazivanje leta FR1035 od 25. srpnja 2018. obrazloženo je štrajkom tuženikova portugalskog, španjolskog, talijanskog i belgijskog kabinskog osoblja, koji je organizirao sindikat. Potonji je trajao od 25. srpnja 2018., 00:00 sati do 26. srpnja 2018., 24:00 sati te je za posljedicu imao to da tuženik nije na raspolaganju imao kabinsko osoblje za izvođenje leta. Talijansko kabinsko osoblje predviđeno za sporni let također je sudjelovalo u štrajku. U navedenom razdoblju došlo je prekida rada posada na 455 tuženikovih letova. Tuženik je angažirao posade iz drugih zemalja kako bi nadoknadio učinke prekida rada, ali nije raspolagao dovoljnim brojem kabinskog osoblja da bi kompenzirao izostanak osoblja zbog

štrajka. U tom se pogledu tuženik, među ostalim, pozvao na novinski članak od 26. srpnja 2018. u kojem se kao povod spora navodi da „*Kabinsko osoblje zahtijeva bolje uvjete rada, među ostalim i više novca. Ryanair pak prijeti ukidanjem radnih mjesta*”.

2. Amtsgericht (Općinski sud, Njemačka) je odbio tužbu. U skladu s tuženikovim prigovorom zastupao je stajalište da je do otkazivanja leta došlo zbog izvanrednih **[orig. str. 3.]** okolnosti u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004. *[omissis]*

3. Tužitelji su podnijeli žalbu protiv presude Općinskog suda. Ostaju pri svojem tužbenom zahtjevu i ističu da se, nakon odluke Suda Europske unije od 17. travnja 2018. u predmetu C-195/17, („TUIfly”), štrajk vlastitih zaposlenika, koji je pokrenuo sindikat, također može, u suprotnosti sa stajalištem Općinskog suda, smatrati dijelom uobičajenog obavljanja djelatnosti zračnog prijevoznika te stoga ne može predstavljati izvanrednu okolnost u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004. Nadalje, tužitelji smatraju da je tuženik morao iznijeti uzroke štrajka i mjere za njegovo izbjegavanje; razmimoilaženja u mišljenju između uprave i zaposlenika poduzetnika nisu izvanredna i ne djeluju izvana na poslovanje poduzetnika. Isto vrijedi i za sporove u vezi s kolektivnim ugovorom.

Tuženik zahtijeva da se žalba odbije.

## II.

Odluka o žalbi zahtijeva prethodnu odluku Suda Europske unije odgovorom na upućeno pitanje.

1. Pitanje je relevantno za donošenje odluke:

ako bi u ovoj situaciji izvanredne okolnosti u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004 u pogledu spornog leta imale učinak oslobođenja od odgovornosti, žalba ne bi bila prihvaćena jer tužitelji u tom slučaju ne bi imali pravo na odštetu. Nasuprot tomu, ako štrajk nije iznimna okolnost, žalba bi bila prihvaćena.

2. Je li u pogledu štrajka koji je pokrenuo sindikat riječ o izvanrednoj okolnosti u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004 pitanje je tumačenja te odredbe, u ovom slučaju kriterija „izvanredne okolnosti”, koje je u slučajevima dvojbe u nadležnosti Suda Europske unije.

3. U skladu s dosadašnjim stajalištem ovog vijeća, do otkazivanja je u ovom slučaju došlo zbog izvanredne okolnosti u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004. **[orig. str. 4.]**

(a) Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud, Njemačka) je presudom od 21. kolovoza 2012. *[omissis]* odlučio da se oslobođenje od odgovornosti na temelju članka 5. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004 primjenjuje ako vlastiti zaposlenici

zračnog prijevoznika stupe u štrajk na poziv sindikata. Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud) je odlučivao o pozivu na štrajk udruge pilota Cockpit te je u tom pogledu (među ostalim) naveo:

„[...]”

2. Suprotno mišljenju žalbenog suda, poziv sindikata na štrajk u okviru spora u vezi s kolektivnim ugovorom, kao što je najavljeni prekid rada tuženikovih pilota koji su članovi udruge Cockpit, na kojem se temelji otkazivanje u skladu s utvrđenjima žalbenog suda koja se nisu osporavala, može predstavljati izvanredne okolnosti u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe.

[...]”

(f) Kriterije koje je Sud razvio u pogledu tehničkih problema valja primjenjivati i ako slučajevi poput onih koji se navode u uvodnoj izjavi 14. – primjerice (presuda Suda od 22. prosinca 2008., Wallentin-Hermann/Alitalia, C-549/07, EU:C:2008:771, t. 22.) – slučajevi političke nestabilnosti, meteoroloških uvjeta koji onemogućuju izvođenje leta, sigurnosnih rizika i štrajkova koji utječu na operacije zračnih prijevoznika, dolaze u obzir kao uzrok izvanrednih okolnosti. U tom je pogledu relevantna i činjenica temelji li se otkazivanje na izvanrednim okolnostima koje se nalaze izvan okvira redovnog obavljanja djelatnosti zračnog prijevoznika i na okolnostima koje su izvan njegove kontrole.

Ako je, kao u ovom slučaju, riječ o štrajku, pritom – u svakom slučaju načelno – nije relevantno utječe li na obavljanje djelatnosti zračnog prijevoznika spor u vezi s kolektivnim ugovorom između trećih osoba, primjerice štrajk zaposlenika operatora zračne luke ili nekog drugog društva koje izvršava zadatke bitne za obavljanje djelatnosti, poput sigurnosne kontrole, ili činjenica da vlastiti zaposlenici stvarnog zračnog prijevoznika, kao što je zemaljsko ili zrakoplovno osoblje, stupe u štrajk. Ni u tekstu članka 5. stavka 3. Uredbe ni u njezinoj uvodnoj izjavi 14. ili u prethodno navedenom smislu i svrsi propisa ne postoji uporište za takvo razlikovanje.

Štrajk vlastitih zaposlenika također obično pokreće sindikat koji od socijalnog partnera koji se nalazi na suprotnoj strani i koji može biti poslodavac zaposlenikâ, ali i udruženje poslodavaca, želi ishoditi bolje uvjete rada ili veće plaće. U tu svrhu sindikat poziva svoje članove na sudjelovanje u kolektivnom djelovanju. Takvo je kolektivno djelovanje sredstvo slobode sindikalnog udruživanja koja je zaštićena pravom Unije (članak 12. stavak 1. i članak 28. Povelje Europske unije o temeljnim pravima (SL 2000., C 364, str. 1. i sljedeće [*omissis*])) te se njime ukidaju, u svakom slučaju kada je to potrebno za omogućavanje kolektivnog djelovanja, prava i obveze koja proizlaze iz ugovora o radu. Poziv na štrajk, i ako dovede do štrajka vlastitih zaposlenika, djeluje „izvana” [**orig. str. 5.**] na zračnog prijevoznika i nije dio redovnog obavljanja njegove djelatnosti. Naime, njegov je cilj upravo to da kao sredstvo za borbu u sporu oko novog ili drugog kolektivnog ugovora ograniči „redovno obavljanje djelatnosti” i da ga po mogućnosti u

cijelosti paralizira. U skladu s time on se općenito niti ne odnosi na samo jedan jedini let ili pojedine letove, već obično na sve ili barem bitne dijelove cjelokupne djelatnosti zračnog prijevoznika. Svrha Uredbe, koja se odnosi na to da se putnike, i obvezom plaćanja odštete, zaštiti od „ozbiljnih problema” (presude Suda od 10. siječnja 2006., C-344/04, IATA i ELFAA, EU:C:2006:10, t. 69. i od 22. prosinca 2008., Wallentin-Hermann/Alitalia, C-549/07, EU:C:2008:771, t. 18.) uzrokovanih otkazivanjima koja su se u načelu mogla izbjeći, u slučaju takvog štrajka jednako je nevažna kao i u slučajevima u kojima vanjsko kolektivno djelovanje ili neki drugi događaj dovede do potpunog prestanka redovnog obavljanja djelatnosti zračnog prijevoznika ili do prestanka obavljanja bitnih elemenata te djelatnosti. Osim toga, te se dvije situacije mogu međusobno prožimati.

(g) Daljnje ispitivanje merituma sudsko vijeće može temeljiti na prethodno navedenom tumačenju Uredbe, a da prije toga ne zatraži prethodnu odluku Suda Europske unije. Naime, navedeno shvaćanje odredbe proizlazi, kao što je pojašnjeno, iz teksta i svrhe Uredbe te je u skladu s tumačenjem članka 5. stavka 3. Uredbe koje se temelji na prethodnoj sudskoj praksi Suda. Razmatranja na kojima je Sud temeljio tumačenje propisa u prethodno navedenim odlukama, primjenjuju se i u ovom slučaju. Na temelju te sudske prakse, sudsko vijeće ne sumnja u to da Sud izvanredne okolnosti koje su uzrokovane štrajkom neće ocijeniti drukčije od ostalih situacija navedenih kao primjer u uvodnoj izjavi 14. Uredbe.

Tomu se ne protivi činjenica da je žalbeni sud u skladu s pojedinim mišljenjima iz pravne doktrine [*omissis*] došao do drugačijeg zaključka. To je naime, ako se поблиže obrazloži, opravdano, s jedne strane, odgovarajućim tumačenjem članka 19. Montrealske konvencije te, s druge strane, pretpostavkom da su kolektivni radni sporovi s vlastitim zaposlenicima dio općeg operativnog rizika zračnog prijevoznika. Međutim, nijedan od ta dva aspekta nije od presudne važnosti, ni s obzirom na tekst Uredbe ni s obzirom na sudsku praksu Suda Europske unije.

3. U ovom je slučaju najava štrajka udruge Cockpit, kao što to sudsko vijeće može samo procijeniti na temelju utvrđenja žalbenog suda, bila prikladna da prouzroči izvanredne okolnosti u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe.

(a) U ovom je slučaju tuženik trebao računati na to da će se većina njegovih zaposlenih pilota odazvati pozivu na štrajk. Stoga nije bila riječ o tome da se kompenzira izostanak manjeg broja zaposlenika koji je nastao zbog bolesti, nego o tome da se reagira na [**orig. str. 6.**] izostanak barem znatnog dijela osoblja koje izvršava dužnost pilota. Tuženik je trebao pretpostaviti da zbog štrajka neće imati na raspolaganju dovoljan broj pilota kako bi se mogao pridržavati cjelokupnog rasporeda letenja te da zbog toga neće moći izvesti velik broj letova koje je planirao ili kako ih je predvidio; stoga je imao razlog da reagira već na najavu štrajka i da raspored letenja reorganizira tako da se, s jedne strane, u danim okolnostima učinci na putnike uzrokovani štrajkom svedu na najmanju moguću mjeru te da, s druge strane, nakon završetka štrajka može što je moguće prije

nastaviti s redovnim obavljanjem djelatnosti. Takva se situacija ne može smatrati dijelom redovne djelatnosti zračnog prijevoznika.

(b) Tuženikovo pozivanje na izvanredne okolnosti ne isključuje se zbog toga što je tuženik mogao kontrolirati situaciju.

U pravilu se ne može pretpostaviti da se situacija može kontrolirati u slučaju spora u vezi s kolektivnim ugovorom a da ne postoje izvanredne okolnosti. Odluku o provedbi štrajka donose zaposlenici u okviru autonomije kolektivnog pregovaranja i stoga izvan okvira obavljanja djelatnosti stvarnog zračnog prijevoznika. Iz toga proizlazi da zračni prijevoznik redovito ni u pogledu vlastitih zaposlenika nema pravno relevantni utjecaj na to hoće li se štrajkati. Pritom nije uvjerljiva argumentacija da zračni prijevoznik u pogledu internih štrajkova može prihvatiti zahtjeve i time spriječiti štrajk. Time bi se od zračnog prijevoznika tražilo da odustane od slobode sindikalnog udruživanja koja je zaštićena pravom Unije te da u kolektivnom djelovanju od samog početka preuzme ulogu podređene strane. To ne bi bilo ni razumno u pogledu zračnog prijevoznika niti bi bilo u dugoročnom interesu putnikâ.”

(b) U svojoj je dosadašnjoj sudskoj praksi ovo vijeće prihvaćalo stajalište Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud) te ga smatra primjerenim za predmetnu situaciju koja se odnosi na poziv sindikata na štrajk. U skladu sa stajalištem ovog vijeća, ni presuda Suda Europske unije od 17. travnja 2018. u predmetu C-195/17 („TUIFly”) ne dovodi do drukčije ocjene. Ta se odluka odnosila na specifičnu situaciju „divljeg štrajka” koji je nastao kao rezultat iznenadne objave restrukturiranja društva koju je izvršio zračni prijevoznik, a na koju su zaposlenici zračnog prijevoznika koje zaposlenici izravno i samoinicijativno reagirali. To nije usporedivo s predmetnom situacijom u kojoj su se članovi sindikata odazvali na sindikalni poziv na štrajk.

Iz presude Suda Europske unije u predmetu C-195/17 ne proizlazi ni činjenica da se zakoniti štrajk vlastitih zaposlenika ne može smatrati izvanrednom okolnosti. Konkretno, iz točaka 46. [orig. str. 7.] i 47. odluke proizlazi samo da za kvalifikaciju štrajka kao izvanredne okolnosti nije relevantno to je li štrajk u skladu s nacionalnim pravom zakonit. Međutim, iz toga ne proizlazi da određene situacije u pogledu štrajka same po sebi trebaju biti izuzete od oslobođenja od odgovornosti ili da sindikalnim pozivom na štrajk legaliziran prekid rada zaposlenikâ zračnog prijevoznika u načelu – jer kao posljedica toga što ga je pokrenuo sindikat nije dio uobičajenog poslovanja zračnog prijevoznika i izvan je njegove kontrole – ne može činiti izvanrednu okolnost.

U skladu sa stajalištem vijeća, za kvalifikaciju kao izvanredne okolnosti u predmetnom je slučaju relevantno to da se pozivom na štrajk koji je izvršio sindikat, za razliku od „divljeg štrajka”, upravo izvana utječe na obavljanje djelatnosti društva. Taj je poziv na štrajk izvan kontrole zračnog prijevoznika te se štrajk koji je nastao na takav način ne može smatrati dijelom redovnog obavljanja djelatnosti konkretnog zračnog prijevoznika: svrha poziva na štrajk, odnosno



štrajka upravo je ometanje takvog obavljanja djelatnosti ili njegov prekid [omissis].

Prema mišljenju ovog vijeća, protiv zračnog prijevoznika ne može se isticati niti to da taj zračni prijevoznik može spriječiti štrajk, odnosno da ga može „kontrolirati” tako da prihvati zahtjeve koje je postavio sindikat jer bi se time onemogućila sloboda sindikalnog udruživanja tako što bi se spor sa sindikatom povezoao s obvezom plaćanja odštete u skladu s Uredbom (EZ) br. 261/2004. Zbog toga se, u skladu s mišljenjem ovog vijeća, ni postojanje određene strukture plaća, odnosno nepostojanje volje u pogledu povećanja plaća, ne može smatrati operativnom mjerom zračnog prijevoznika koja bi bila usporediva s objavom restrukturiranja društva, kao što je slučaj u predmetu C-195/17.

(c) Međutim, s obzirom na odluku Suda Europske unije u predmetu C-195/17 u sudskoj se praksi u posljednje vrijeme sve više zastupa stajalište da se u pogledu štrajka koji je organizirao sindikat unutar društva više ne može pretpostavljati da postoje izvanredne okolnosti, [orig. str. 8.] [omissis] odnosno u svakom slučaju ne može ako ne postoje druge posebne okolnosti [omissis]. Oslobođenje od odgovornosti u slučaju štrajka zaposlenika zračnog prijevoznika djelomično se odbija i u pravnoj teoriji [omissis].

Zbog toga ovo vijeće smatra da je potreban prethodni postupak.

[omissis]

RADNI DOKUMENT